



3.12.2010

Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki

Viite: Arviointiohjelma 26.8.2010

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, LAAJASALON RAIDELIIKENTEEN VAIHTOEHDOT

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto on 26.8.2010 saattanut vireille Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtoja koskevan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toimittamalla Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY-keskus) hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma niistä selvityksistä, joita ympäristövaikutusten arvioimiseksi on tarpeen tehdä sekä siitä, miten arviointimenettely järjestetään.

Hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella arviointiselostuksen.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. Hankkeen yhteyshenkilöinä kaupunkisuunnitteluvirastosta ovat Eija Kivilaakso, Kaarina Laakso ja Juha-Pekka Turunen. Konsulttina arviointiohjelman laadinnassa toimivat Trafix Oy ja Landpro Oy, joista yhteyshenkilöinä ovat Tore Granskog ja Matti Keränen.

Uudenmaan ELY-keskus toimii arviointimenettelyssä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisena yhteysviranomaisena. Yhteyshenkilönä arviointimenettelyssä toimii ylitarkastaja Tuomas Aute-re (Laki elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksista 3 §, 1 mom. 10 kohta sekä asetus elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksista 2 § 1 mom. 3 kohta ja 3 § 1 mom. 1 kohta).

Hanketausta ja hankkeen kuvaus

Helsingin kaupunki on käynnistänyt ympäristövaikutusten arviointimenettelyn Helsingin keskustan ja Laajasalon välille suunnitellusta joukko-liikenneyhteydestä. Laajasalon Kruunuvuorenrantaan on suunniteltu

Maksu hankkeesta vastaavalle 4800 € Maksuperusteet ovat lausunnon liitteenä.

n. 10 000 asukkaan asuinalue. Uuden asuinalueen myötä kaupungilla on tarve parantaa Laajasalon tavoitettavuutta uudella korkeatasoisella ja hyvän palvelutason joukkoliikenneyhteydellä ja kevyen liikenteen yhteydellä.

Hankkeen vaihtoehdot

Työssä käsitellään kuutta suunnitelmavaihtoehtoa yhteysväylille Helsingin niemi-Laajasalo, joiden vertailuvaihtoehtona on tilanne ilman uutta yhteyttä (VE 0). Vaihtoehdot ovat:

VE 1: Raitiovaunu- ja kevyenliikenteen siltayhteys Kruunuhaka-Sompasaari-Korkeasaari-Laajasalo.

VE 2: Raitiovaunu- ja kevyenliikenteen betonitunneli- ja siltayhteys Kruunuhaka-Sompasaari-Korkeasaari-Laajasalo.

VE 3: Metro Kamppi-Katajanokka-Laajasalo kalliotunneli- ja siltayhteys.

VE 4: Metro Kamppi-Katajanokka-Laajasalo kallio- ja betonitunneli.

VE 5: Metro kalliossa Kamppi-Katajanokka-Laajasalo.

VE 6: Vesiliikenne Laajasalo-Keskusta.

Hankkeen YVA - menettelyn tarve

Uudenmaan ympäristökeskus teki päätöksen YVA-menettelyn tarpeesta 24.6.2009 (Dnro UUS-2009-R-2-531).

Asiaan liittyvät muut hankkeet ja suunnitelmat

Hanke liittyy seuraavien alueiden maankäytön suunnitteluun: Kruunuvuorenranta, Herttoniemen alue, Kalasataman alue, Laajasalon muu kehittäminen (keskusta), Korkeasaaren kehittäminen, Helsingin satama, Helsingin Energian polttoainekuljetukset ja huoltoliikenne.

Muita liikennehankkeita jotka liittyvät läheisesti Laajasalon raideliikenne-ratkaisuun ovat Linnanrakentajantien tunneli ja Töölön metro sekä Raitioliikenteen kehittäminen. Lisäksi hankkeella on vaikutuksia Hanasaaren satamaan suuntautuviin Helsingin Energian polttoaine- ja huoltokuljetuksiin.

Pisara-radon yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi on parhaillaan vireillä.

Uudenmaan maakuntakaavan päivittäminen on vireillä. Maakuntakaavan luonnos on tarkoitus asettaa nähtäville vuoden 2011 alkupuoliskolla.

Helsingin seudun liikennejärjestelmätyö (HLJ 2011) on parhaillaan lausuntokierroksella.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu 13.9.2010 Helsingin Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa.

Arviointiohjelma on kuulutettu 13.9. ja 12.11.2010 välisenä aikana Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston ilmoitustaululla. Lisäksi kuulutus on ollut nähtävillä Uudenmaan ELY-keskuksen internetsivuilla.

Arviointiohjelma on ollut nähtävillä 13.9.-12.11.2010 Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirastossa sekä Info ja näyttelytila Laiturissa. Lisäksi arviointiselostus on ollut luettavissa Laajasalon ja Herttoniemen kirjastoissa sekä hankevastaavan internetsivuilla.

Arviointiohjelmasta järjestettiin esittelytilaisuus yleisölle 28.9.2010 Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa. Tilaisuudessa olivat paikalla yhteysviranomaisen, Helsingin kaupungin ja suunnittelukonsultin edustajat.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt arviointiohjelmasta lausunnot Helsingin kaupungilta, Helsingin kaupungin Liikennelaitokselta, Helsingin kaupungin ympäristökeskukselta, Helsingin Satamalta, Uudenmaan liitolta, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymältä (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymältä (HSY), Helsingin kaupunginmuuseolta (Keski-Uudenmaan maakuntamuseo), Museovirastolta ja Ympäristöministeriöltä.

Arviointiohjelmasta saatiin 6 lausuntoa ja 36 mielipidettä. Osa pyydettyistä lausunnoista on ollut mukana Helsingin kaupungin päätöksenteossa.

Lausunnot

Helsingin kaupunginhallitus toteaa, että arviointiohjelmassa on kuvattu hyvin kattavasti suunnittelualueen nykytilanne, mikä antaa hyvän lähtökohdan vaikutusten arvioinnille ja hankevaihtoehtojen vertailulle. Vaihtoehdot ovat sisällöltään ja laajuudeltaan riittävän yhteismitalliset, vaikka erityisesti kevyen liikenteen palvelutaso poikkeaa niiden välillä huomattavasti. Jatkotyössä tulisi keskittyä sellaisten vaihtoehtojen arviointiin, jotka täyttävät hankkeen tavoitteet ja joiden toteuttaminen on taloudellisesti ja teknisesti realistista. Syvämetro (VE 5) tulisi rajata pois arvioinnista.

Vaihtoehdot on kuvattu kattavasti. Uudet selvitykset tulee päivittää ohjelmaan. Vaihtoehtojen mahdollisuudet vastata tuleviin maankäytön muutoksiin on otettava huomioon arviointimenettelyssä. Arvioinnissa on otettava huomioon Hanasaaren voimalaitosten polttoainekuljetukset. Arviointiselostuksessa hankkeen vaikutuksia kulttuuriympäristöön tulee arvioida suunnittelualueen kulttuuriperintö kokonaisuudessaan huomioon ottaen. Ratkaisumallit Kruunuvuoren liikenteen osalta on laadittava yhteistyössä liikennelaitos-liikelaitoksen kanssa. Veneily ja kalaväylä tulee huomioida arviointimenettelyssä. Yhteismitallista vertailuajankohtaa tulee tarkistaa työn edetessä. Menettelyssä tulisi kiinnittää erityistä

huomiota eri vaihtoehtojen kustannusvaikutuksiin ja toteuttamiskelpoisuuteen.

Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen (ympäristölautakunta) lausunto on ollut kaupunginhallituksen lausunnon valmistelussa mukana.

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen lausunto on ollut kaupunginhallituksen lausunnon valmistelussa mukana.

Helsingin sataman lausunto on ollut kaupunginhallituksen lausunnon valmistelussa mukana.

Uudenmaan liitto toteaa alueella olevan voimassa ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistama Uudenmaan maakuntakaava. Arviointiohjelmassa on huomioitu maakuntakaavan sisältö. Arviointiselostusta laadittaessa tulisi maakuntakaavoituksen osalta huomioida käynnissä oleva maakuntakaavan uudistaminen. Arviointiohjelmassa esitetyt kuusi vaihtoehtoa ovat lähtökohtaisesti toteutuskelpoisia ja antavat riittävän lähtökohdan arviointiselostuksen laatimiselle. Tärkeää on tarkastella riittävästi vaikutuksia myös osana laajempaa seudullista liikennejärjestelmää.

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä HSL toteaa, että valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja ilmastonmuutoksen hillintä edellyttävät raideliikenteen lisäämistä laajenevalla Helsingin seudulla. Maankäyttö- ja raideverkkoselvityksen (MARA) tulokset osoittavat, että mitä lähempänä seudun ydinaluetta raideliikennettä ja maankäyttöä kehitetään, sitä paremmin liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet toteutuvat.

Alueellisesti arviointi tulee ulottaa keskustan, kantakaupungin ja Laajasalon alueelle, mutta myös Laajasalon ulkopuolelle. Palvelutasotekijöihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Vesiliikennevaihtoehdon (VE 6) yhteydessä tulisi arvioida myös alavaihtoehto, jossa raitiovaunu tai bussi kuljetetaan lautalla Kruunuvuorenselän yli. Haittavaikutusten torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota arviointiprosessissa. Arviointiohjelma kuvaa riittävästi, miten ympäristövaikutukset on tarkoitus arvioida. Arviointimenetelmät ovat asianmukaisia ja vertailuvaihtoehdot ovat riittävän erilaisia, jotta perusvaihtoehtojen erot saadaan selville.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymä HSY toteaa, että vaihtoehtoja on riittävästi. Arvioinnissa tulisi laskea eri vaihtoehtojen rakentamisen aikaiset päästöt. Asemanseutujen kehittämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Liikkumistottumusten muotoutumisen kannalta on tärkeää, että joukkoliikenteen riittävä tarjonta on olemassa ja kevyen liikenteen väylät ovat toiminnassa samaan aikaan kun uudet asukkaat muuttavat alueelle. Ilmastonmuutoksen hillinnän lisäksi arvioinnissa tulee huomioida myös ilmastonmuutokseen sopeutumisen näkökulma. Arviointiohjelma sisältää riittävät selvitykset eri vaihtoehtojen vaikutuksista päästöihin ja ilmanlaatuun.

Helsingin kaupunginmuseon (Keski-Uudenmaan maakuntamuseo) lausunto on ollut kaupunginhallituksen lausunnon valmistelussa mukana. Maakuntamuseo on aiemmin lausunut Kruunuvuorenrannan osayleiskaavasta ja maankäyttöluonnoksesta sekä ympäristövaikutus-

ten arvioinnin tarpeellisuudesta. Museo ei ole puoltanut siltahanketta. Esitetyistä vaihtoehtoista VE 6 on ainoa, jolla on vähäisiä vaikutuksia kulttuuriympäristöön, maisemaan tai kaupunkikuvaan. Arviointiselostuksessa tulee tarkastella vaikutuksia rakennettuun ympäristöön. Valta-kunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen merkitystä tulee avata arviointiselostuksessa. Arviointiselostuksessa hankkeen vaikutuksia kulttuuriympäristöön tulee arvioida suunnittelualueen kulttuuriperintö kokonaisuudessaan huomioon ottaen.

Museovirasto toteaa, että Hälvikin hopeakaivoksen sijaintitiedoissa on ollut virhe joka on siirtynyt arviointiohjelmassa esitettyyn kuvaan. Arviointiohjelmassa ei ole arvioitu vaikutuksia Stansvikin-Tahvonlahden kaivokseen. Muinaisjäännöskohdetta koskee lisäselvitystarve, sillä kohde ei ole todellisuudessa pistemäinen, vaan kyseessä on laajempi alue. Hankkeella voi olla vaikutusta Helsingin edustan vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Ohjelmassa esitellään asiallisesti tällä hetkellä tunnetut kohteet ja on tunnistettu vedenalaisinventoinnin rooli vesirakentamisessa.

Ympäristöministeriö ei ole antanut lausuntoa.

Mielipiteet

Mielipiteessä M1 suosittelee vaihtoehtoja VE 3, VE 4 tai VE 5. Metroyhteys kasvattaa julkisen liikenteen käyttöä. Raitiovaunuyhteyden toimivuus epäilyttää.

Mielipiteessä M2 todetaan, että vesiliikennevaihtoehto VE 6 on parhain ja heti otettavissa käyttöön. Katajanokan päässä olevalta laiturilta jatko-yhteys raitiovaunu 4:llä keskustaan.

Mielipiteessä M3 todetaan, että VE 1 on ainoa todellinen vaihtoehto. Lauttayhteys on liian epävarma. Metrovaihtoehto heikentäisi Katajanokan raitiovaunutarjontaa ja on kustannuksiltaan kallis.

Mielipiteessä M4 todetaan, että kaikkien liikennevaihtoehtojen tarkasteluun pitäisi lisätä näkökulmaksi Santahaminan mahdollinen siviilikäyttö. Laajasalon tulevaisuudeksi väkiluvuksi on arvioitu n. 28 000, Santahamina lähes kaksinkertaistaisi tuon asukasmäärän.

Mielipiteessä M5 todetaan, että VE 1 ja VE 2 kytkeytyisivät hyvin nykyiseen raitiovaunujärjestelmään. VE 3-5 vaatisi mittavan kaavoitus-työn, eikä asukas pohja riitä metrolle. VE 6 tarvitsee liityntäliikenteen molemmissa päissä ja sen toimintavarmuus on huono.

Mielipiteessä M6 kannatetaan vaihtoehtoa 0. Olemassa olevan metron palvelukykyyn kehitys heikkenisi kilpailevan reitin myötä. Kevyen liikenteen sijoittaminen tuuliselle sillalle arveluttaa. Molino Oy:n selvityksessä tyrmätty siltalinjaus on kaikissa raitiotievaihtoehtoissa mukana. Siltakilpailun järjestäminen YVA-prosessin aikana ihmetyttää. Meritäyttöjä edellyttävät penkereet eivät ole kestävä kehityksen mukaisia. Muistutuksen jättäjä yhtyy lisäksi pурсiseurojen (mm. Helsingin työväen pурсiseura) näkemyksiin silta-penger-yhteyden seurauksista purjehdusharastukselle.

Mielipiteessä M7 esitetään lauttavaihtoehdon VE 6 olevanärkevin ratkaisu. Vaihtoehto on nopea toteuttaa eikä estä raideyhteyden myöhempiä toteuttamista liikennemäärien kasvaessa.

Mielipiteessä M8 (Helsinki-Seura/Helsingfors Samfundet ry) mielestä parhain vaihtoehto on VE 6. Toiseksi parhaaksi nousevat metrovaihtoehdot VE 4-5. Valtakunnallisesti merkittävien ympäristöjen säilyminen on varmistettava. VE 2-3 muuttavat merkittävästi maisemaa ja vaikuttavat UNESCO:n maailmanperintökohde Suomenlinnaan. Raitiovaunuliikenne vähentää pysäköintipaikkoja ja vähäisiä virkistysalueita Kruununhaassa. Polttoainekuljetukset katkaisevat sillan liikenteen säännöllisesti.

Mielipiteessä M9 todetaan, että raitiotiesilta on luonnon kannalta vahingollisin vaihtoehto. Metrotunneli mahdollisine huolto- ja kevyenliikenteen tunneleineen on pitkällä aikavälillä paras.

Mielipiteessä M10 todetaan, että asukasluvun kasvaessa Laajasalossa, Jollaksessa ja Santahaminassa metro on paras yhteys. Lauttaliikenne LNG-moottoreilla on ympäristöystävällisin vaihtoehto ja yhteys voi toimia ennen metron toteuttamista. Vaihtoehdot tulisi tarkastella eri kriteereillä matkustuskilometriä kohden (investointi, käyttökustannukset, ympäristövaikutukset).

Mielipiteessä M11 vastustetaan siltahanketta. Nykyisen yhteyden parantamiseksi voi tehdä vielä paljon.

Mielipiteessä M12 todetaan, että Kruununhaan vähäiset virkistysmahdollisuudet vaarantuvat raitiotiehankeeseen myötä. Kruununhaka ei saa muuttua 10 000 asukkaan asuinalueen läpikulkureitiksi. Lauttayhteys nostetaan mahdolliseksi vaihtoehdoksi.

Mielipiteessä M13 todetaan, että liikenne tulee tulevaisuudessa hoitaa busseilla Herttoniemen metroasemalle.

Mielipiteessä M14 kannatetaan lauttayhteyttä, lisää kaupungin merellisyyttä.

Mielipiteessä M15 kannatetaan kevyenliikenteen siltaa. Vesi yhteyden hankaluutena on vaihtoyhteyksien sujuvuuden varmistaminen.

Mielipiteessä M16 vastustetaan siltaa, koska se ei edistä merellistä Helsinkiä ja turmelee virkistysmahdollisuuksia. Lauttaliikenne on erilaisiin tilanteisiin paremmin mukautuva ja merellinen ratkaisu.

Mielipiteessä M17 puolletaan vaihtoehtoa VE 1.

Mielipiteessä M18 (Doppelmayr Seilbahnen GmbH) esitetään köysirata vaihtoehdon ottamista mukaan vaikutusten arviointiin.

Mielipiteessä M19 (Kruununhaan asukasyhdistys, Kruununhaka-seura) otetaan kantaa seurantaryhmän kokoontumistiheyteen. YVA-ohjelmasta ei käy ilmi, mitkä ohjelmassa esitetyt vaihtoehdot ovat maakuntakaavan ja yleiskaavan vastaisia. Ohjelma puoltaa harhaanjohtavasti raitiotiesiltaratkaisua. Vesiliikennevaihtoehtoa on syytä tarkentaa. Uusia yhteysvaihtoehtoja esitetään mm. Kalasataman ja Merihaan kaut-

ta Hakaniemeen ja keskustaan. Liikenne-ennustetta tulee tarkentaa. Virkistysalueiden vähäisyys tulee huomioida vaikutuksia arvioitaessa. Maisema, melu, asuinviihtyisyys ja Suomenlinnan merkitys on myös nostettu esille. Mielipiteessä ollaan erittäin huolissaan vaihtoehtojen puolueettomasta tarkastelusta. Päätös Laajasalon joukkoliikennevaihtoehdon valinnasta on tehtävä vasta YVA-prosessin päätyttyä.

Mielipiteessä M20 kannatetaan vaihtoehtoa VE 1, joka tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita turvaten riittävät jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuudet. Vaihtoehdot VE 0 ja VE 6 kannustavat yksityisautoiluun.

Mielipiteessä M21 todetaan, että silta ei ole todellinen ratkaisu. Mielipiteessä kannatetaan lauttaliikennettä.

Mielipiteessä M22 todetaan, että raitiotiesillat olisivat suuri heikennys veden vaihtumiselle ja laadulle. Tervasaaren rauha on mennyttä raitiotiekiskojen myötä. Mielipiteessä kannatetaan lauttayhteyttä.

Mielipiteessä M23 todetaan, että hyvin toteutettu vinoköysisilta voisi antaa kaupungille uuden näyttävän maamerkin. Myös positiiviset puolet on otettava huomioon vaikutusten arvioinnissa.

Mielipiteessä M24 (Helsingin Työväen Pursiseura ry) todetaan, että Kruunuvuorenselkä on valtakunnallisesti ainutlaatuinen merellinen virkistysalue. Uudet asuinalueet tulevat lisäämään alueen virkistyskäytön painetta. Alueella on merkittävä maisemallinen arvo. Siltayhteyden länssiosa sulkisi itäisen kantakaupungin rannat purjeveneiltä ja isommilta moottoriveneiltä. Silta haittaisi olennaisesti alueen vilkasta kilpapurjehdusta. Arviointiohjelmasta puuttuu useita isoja venesatamia.

Mielipiteessä M25 todetaan, että raideliikenteen tavoitteet ovat yleisesti hyvät. Henkilöautoilun määrä Laajasalossa kasvaa kuitenkin vaikka sen suhteellinen osuus pienenee. Siltojen maisemavaikutukset ovat suuria ja liikenteellisesti heikko kohta on aikataulujen venyminen siltojen avaamisen takia. Metro yksinään on taloudellisesti raskas ratkaisu. Lauttaliikenne on täydentävänä osana hyvä. Mielipiteessä on esitetty vaihtoehto, jolla on pyritty parantamaan yksityisautoilun mahdollisuuksia (kallio-tunneli välille Itäväylä Kulosaari).

Mielipiteessä M26 (Hästnäs ry) kannatetaan lauttaliikennevaihtoehtoa.

Mielipiteessä M27 (Suomen Moottoriveneklubi ry) todetaan arviointiohjelma pääosin kattavaksi. Vesiliikennevaihtoehdon mukana olo on tärkeää ja erillisselvitys on laadittava huolella. Ohjelmassa esitetyt ratkaisut vaikuttavat merkittäväällä tavalla merellisen Helsingin ydinalueeseen ja sen käyttöön. Vesiliikennettä tulisi tarkastella YVA-prosessissa omana kokonaisuutenaan. Mielipiteen antaja on valmis olemaan mukana prosessin eri vaiheissa. Mielipiteessä esitetään riippumattoman veneilyalan asiantuntijaverkoston perustamista.

Mielipiteessä M28 (Kulosaarelaiset ry – Brändöborna rf) todetaan, että arviointiohjelma tulisi otsikoida muotoon "Laajasalon joukkoliikenteen vaihtoehtojen arviointiohjelma". Arvioitaviin vaihtoehtoihin tulisi lisätä metron haaroittaminen Herttoniemestä ja tarkastelualueen rajausta

tulisi laajentaa. Vaikutukset kuntatalouteen ja kaupunkikuvaan tulee esittää. Vesiliikennevaihtoehto on kuvattu puutteellisesti. Meren virtaukset ja sääolosuhteet tulee ottaa vaihtoehtojen vertailussa huomioon, samoin lintujen muuttoreitit. Ohjelman kuva 7 on puutteellinen.

Mielipiteessä M29 (Laajasalo-Degerö Seura ry) todetaan, että metro on Helsingin keskeinen joukkoliikennetarkaisu. Vaihtoehtoihin tulee lisätä vaihtoehto, jossa yhteys Laajasalosta metrolle ja Jokeri-linjalle ratkaistaan toimivasti.

Mielipiteessä M30 (Brändö Seglare rf) todetaan, että arviointiohjelma on rakenteeltaan varsin tekninen ja vaihtoehdot esitellään tiettyjen lähtölehtämien valossa. Mielipiteessä korostetaan 10 000 uuden asukkaan liikennetarpeiden vaikutusta n. 100 000 olemassa olevan asukkaan elinolosuhteisiin. Maakunta- ja yleiskaavassa joukkoliikenteen kehittäminen ovat keskeisessä osassa. UNESCO:n maailmanperintökohde tulee huomioida. Liikennevirtojen suunta ohjeluoden tilanteessa vaatii syvällisempää selvitystä.

Merens virtaukset tarvitsevat lisäselvityksiä. YVA-ohjelman puutteena on, että siinä ei ole vaihtoehtona mukana Laajasalon metrolinjausta Herttoniemen kautta. VE 0 on hyvä vaihtoehto, mikäli sisäinen liikenne ja syöttö Herttoniemen metroasemalle voidaan järjestää. Metro kalliossa ja vesiliikennevaihtoehdot ovat VE 0:n lisäksi realistiset vaihtoehdot. Arvioidtavat vaikutukset on käsitelty riittävässä laajuudessa. Vaikutusalue on rajattu liian pieneksi.

Mielipiteessä M31 (Helsingin Saaristolauriyhdistys ry) todetaan, että Laajasalon raideliikenne tulee järjestää Herttoniemen metroaseman kautta. Sillat ovat liikennetarpeeseen nähden ylimitoitettuja ja vaikeuttavat vesiliikennettä. Lauttaliikenne voi toimia syöttöliikenteen apuna.

Mielipiteessä M32 todetaan, että yhtenä vaihtoehtona pitäisi käsitellä Herttoniemen metroaseman kautta Laajasaloon ja Kruunuvuorenrantaan ohjautuvaa liikennevaihtoehtoa. Metron kuljetuskapasiteetti Herttoniemestä keskustaan pitäisi tutkia. Metrovaihtoehdot ovat kalliita.

Mielipiteessä M33 todetaan, että arviointiohjelmissa tulisi ensimmäiseksi arvioida esitetyn sillan tarpeellisuus kokonaisuudessaan. Silta aiheuttaa maisemahaitan ja on kallis toteuttaa. Silta ei ole seudun joukkoliikennesuunnitelmassa. Syöttöliikenne Herttoniemen metroasemalle on toimiva ratkaisu. Vesiliikennevaihtoehto on kokeilemisen arvoisen.

Mielipiteessä M34 (Laajasalon pienkiinteistöyhdistys ry – Degerö egnahemsföreningen rf) todetaan, että edellytys eri vaihtoehtojen vertailulle on paikkansa pitävä tutkimustieto laajasalolaisten todellisesta liikkumisesta. Pääliikennesuunta on kohti Herttoniemen metroasemaa ja Jokeri-linjaa. Arviointiohjelmissa on virheitä ja virheellisiä oletuksia. Kuvasta 8 puuttuu pienvenesatamia. Kevyen liikenteen korostaminen silta-vaihtoehdossa ei ole sääolot huomioon ottavaa realismia.

Mielipiteessä M35 (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry - Helsingfors naturskyddsförening rf) todetaan, että myös välilliset vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen tulee huomioida. Tervasaaren asema virkistysalueena on otettava huomioon. Uuden liikenneyhteyden myötä ra-

kentämpaine Laajasalossa saattaa kasvaa nyt suunnitellusta uhaten luontokohteita. Kantakaupungin ruuhkien ja äärimmäisten sääolosuhteiden vaikutus raitiovaunuliikenteen luotettavuuteen on esitettävä. Vertailussa on kiinnitettävä huomiota ekologisiin yhteyksiin ja kasvihuonekaasupäästöihin. Maisemalliset vaikutukset erityisesti Suomenlinnan osalta on selvitettävä. Joukkoliikenteen vaikutukset Korkeasaaren eläimiin tulee esittää.

Kruunuvuorenselän virtausten selvittäminen on tärkeää. Arviointiin on lisättävä louhintatöiden vaikutukset kallioperään. Hankkeen kalleus saattaa aiheuttaa ongelmia muille joukkoliikennehankkeille Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla. Riskien hallintaan tulee kiinnittää arviointiprosessissa huomiota. Kevyen liikenteen mahdollisuudet tulee esittää. Vaihtoehtoisena ratkaisuna tulee tarkastella myös metro- tai raitioyhteyttä Herttoniemen tai Kulosaaren metroasemilta.

Mielipiteessä M36 todetaan, että arviointiohjelman kartoissa on puutteita mm. veneilyä ja kalastusasioita koskevissa osioissa (3.5.3 ja 3.6.1). Helsingin työväen pursiseura ry:n, Yliskylän Venekerhon sekä Haukkanien venekerho ry:n sijaintipaikka puuttuu. Laajasalon kanavan huomioiminen kalaston suhteen tulisi huomioida.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Arviointiohjelma kattaa rakenteen puolesta YVA-asetuksen 9 §:ssä mainitut arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA -lainsäädännön vaatimalla tavalla. Seuraaviin seikkoihin on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota selvitysten tekemisessä ja arviointiselostuksen laadinnassa.

Hankkeen kuvaus

Hankkeen kuvaus, tarkoitus ja sijainti sekä hankkeesta vastaava on esitetty arviointiohjelmassa selvästi. Hanketta koskevat tiedot on esitetty riittävän yksityiskohtaisesti.

Vaihtoehtojen käsittely

Arviointiohjelmassa esitetyt vaihtoehdot ovat riittävät ja vaihtoehtojen asettelu täyttää YVA-lainsäädännön edellyttämät vähimmäisvaatimukset. Vertailuvaihtoehdot ovat riittävän erilaisia, jotta perusvaihtoehtojen erot saadaan selville.

Arviointiselostuksessa tulee kuvata tarkemmin aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa karsittuja vaihtoehtoja (mm. köysirata). Vesiliikennevaihtoehdon (VE 6) yhteydessä tulisi arvioida myös alavaihtoehto, jossa raitiovaunu tai bussi kuljetetaan lautalla Kruunuvuorenselän yli.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Maakunta- ja yleiskaavassa joukkoliikenteen kehittäminen on keskeisessä osassa. Arviointiohjelmassa on kuvattu kaavatilanne riittävällä tarkkuudella. Vaihtoehtojen kuvauksissa on kaavanmukaisuus tai -vastaisuus esitetty lyhyesti. Arviointiselostuksessa vaihtoehdon ja kaa-

vatilanteen suhde tulee avata jokaisella kaavahierarkian (maakuntakaava, yleiskaava, asemakaava) tasolla ja arvioida kaavamuutostarve.

Vaihtoehtojen mahdollisuudet vastata tuleviin maankäytön muutoksiin on otettava huomioon arviointimenettelyssä.

Kaikkien liikennevaihtoehtojen tarkasteluun pitäisi lisätä herkkyystarkasteluna Santahaminan mahdollinen siviilikäyttö.

Vaikutukset liikenteeseen

Arviointiohjelmassa on esitetty pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) joukkoliikenteen väylähankkeet. Arvioinnin edetessä on huomioitava parhaillaan lausuntokierroksella oleva Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011). Arviointiselostuksessa on myös huomioitava Uudenmaan maakuntakaavatyö, jonka luonnoksen on arvioitu tulevan lausunnolle keväällä 2011. Maakuntakaavan tavoitevuosi on 2035, (YVA:n tavoitevuosi 2030).

Laajasalon raideliikenneyhteyden kehittäminen liittyy Helsingin yleiskaavatasoiseen hankkeeseen muuttaa öljysatama-alue asuinalueeksi. Vuonna 2030 Laajasalossa arvioidaan olevan noin 28 000 asukasta (nykyisin n. 16 000). Kruunuvuorenselän ylittävä tai alittava joukkoliikenneyhteys parantaisi merkittävästi Laajasalon ja Helsingin niemen välisen joukkoliikenteen palvelutasoa sekä vapauttaisi nykyisen metrolinjan kapasiteettia muille hankkeille (esim. Östersundom).

Laajasalon joukkoliikenneyhteyshankkeen vaikutukset ELY-keskuksen liikennevastuualueen ylläpitämään tieverkkoon ovat vähäiset. Hankkeen valmistuttua liikenteelliset vaikutukset kohdistuisivat pääosin Helsingin kaupungin katu- ja joukkoliikenneverkkoon. Lienee todennäköistä, että suurin osa rakentamisen aikaisista maa-ainekuljetuksista hoidetaan vesitse ja siten myös rakentamisen aikaiset vaikutukset yleisten teiden verkolle ovat vähäiset.

Arvioinnissa on otettava huomioon Hanasaaren voimalaitosten polttoainekuljetukset. Pienvenesatamia kuvaava kartta tulee päivittää arviointiselostukseen.

Ohjelmassa esitetyt ratkaisut vaikuttavat merkittäväällä tavalla merellisen Helsingin ydinalueeseen ja sen käyttöön. Uusien asukkaiden myötä Kruunuvuorenselän virkistyskäytön paineet lisääntyvät ja saattavat lisätä liikennöintiä alueelle välittömän vaikutusalueen ulkopuolelta. Tämä tulee huomioida arvioinnissa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön

Kuten arviointiohjelmassa todetaan, suunnittelualue edustaa arvokasta, vaihtelevaa ja monipuolista merellistä maisemaa. Suunnittelualueen vaikutuspiirissä on sekä valtakunnallisesti että paikallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä joita Museovirasto on inventoinut. Tarkastelualueella saattaa myös olla vedenalaisia kulttuuriperintökohteita, joista ei ole tietoa.

Arviointiselostuksessa tulee tarkastella vaikutuksia rakennettun ympäristön ominaispiirteisiin. Valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäris-

töjen merkitystä tulee avata arviointiselostuksessa. Kulttuuriperintökoh- teita kuvaava kartta tulee päivittää arviointiselostukseen.

Arviointiselostuksessa hankkeen vaikutuksia kulttuuriympäristöön tulee arvioida suunnittelualan kulttuuriperintö kokonaisuudessaan huomi- oon ottaen.

Melu- ja värinävaikutukset

Melun ja värinän huomioimisen kuvaus on esitetty arviointiohjelmassa kattavasti.

Vaikutukset ilman laatuun ja ilmastoon

Ilman laadun ja ilmaston huomioimisen kuvaus on esitetty arviointioh- jelmassa riittävällä tarkkuudella.

Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

Hankkeen vaikutusalueella on useita luontokohteita, luonnonsuojelualu- eita, suojeltu luontotyyppi ja yleiskaavan suojeluvaraus sekä Vanhan- kaupunginlahden Natura 2000 -alue. Alueella on myös kasvillisuudel- taan ja linnustoltaan paikallisesti tärkeitä alueita ja lisäksi kansallisesti merkittäviä lintuluotoja. Helsingin luontotietojärjestelmään on kerätty tie- toja myös tärkeistä matelija-, sammakko- ja lepakkoalueista. Suunnitte- lualan arvokkaista luontokohteista on kerätty tietoja ja alueen luonnon nykytila on esitetty.

Ohjelmassa esitettyjen selvitysten lisäksi on tarpeen tehdä rantakasvilli- suuskartoitukset niissä kohdissa, joissa vaihtoehto kulkee Korkeasaa- reissa sekä kohtaa Laajasalon rantaa. Rantautumiskohtien vesikasvilli- suusselvitykset on myös syytä tehdä. Lisäksi on arvioitava betoniele- menttitunneleiden ja pengerrysten mahdollisesti aiheuttama vesialuei- den rehevöityminen ja rantojen ruovikoituminen sekä esitettävä näiden haittojen lieventämistoimenpiteet. Yhteysviranomaisen pitää hyvänä si- tä, että selvitetään Kruunuvuoren selän merkitys Vanhankaupunginlah- delle johtavana väylänä ja lintujen levähdyspaikkana. Myös mahdolliset vesistövaikutukset tulee ottaa huomioon Vanhankaupunginlahden Natu- ra 2000 -alueeseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa.

Linnustoon kohdistuviin vaikutuksiin tulisi lisätä siltojen mahdollisten va- paassa ilmatilassa olevien sähköjohtojen ja muiden kaapeleiden aiheut- tama törmäysriski etenkin pimeässä ja sumussa.

Kalastusta käsittelevään arviointiin (3.5.4) tulee lisätä meritaimenen ja lohien nouseminen lisääntymään Vantaanjokeen. Hakijalle voidaan määrätä veloitteeksi esimerkiksi uuden tai tarkistetun kalaväylätoimi- tuksen tekeminen, mikäli vesialueen syvyys-leveys-suhteita muutetaan (VL 2:22 1 mom. mukainen muu toimenpide). Kohdan 7.6 käsittelyssä tulee huomioida, että Helsingin vesistötarkkailussa ei seurata kaloja. Helsingin edustan merialueen kalataloudellisessa yhteistarkkailussa seurataan kaloja. Rannikkovesissä käytetään hieman NORDIC- verkoista poikkeavia COASTAL-yleiskatsausverkkoja, näin myös Hel- singin edustan tarkkailussa.

On hyvä, että Kruunuvuorenselän merkitystä kalojen kutu- ja poikastuotantoalueena sekä alueen kalalajistoa selvitetään. Varsinkin ne vaihtoehdot, joissa Kruunuvuorenselän poikkipinta-ala pienenee (mm. VE 2), voivat vaikuttaa kalaväylään ja sen toimivuuteen. Hankkeiden rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset kalojen vaelluksiin Vanhankaupunginselälle ja Vantaanjokeen on arvioitava, samoin vaikutukset lisääntymiseen näillä alueilla. Esimerkiksi meritaimenen ja lohen vaellusten häiriytyminen vaikuttaa näiden lajien lisääntymisen onnistumiseen koko Vantaanjoen vesistössä.

Käytönaikaiset vaikutukset tulisi ottaa huomioon, koska pengerrykset ja sillat sekä mahdollisesti raideliikenteen melu ja tärinä voivat vaikuttaa kalojen ja kalastajien viihtymiseen vesialueella.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja turvallisuuteen

Ihmisten elinoloihin ja turvallisuuteen liittyvien vaikutusten huomioimisen kuvaus on esitetty arviointiohjelmassa riittävällä tarkkuudella. Haittavaikutusten torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota arviointiprosessissa.

Vaikutukset pohja- ja pintaveden laatuun ja virtauksiin

Arviointiohjelmassa ei ole esitetty selkeästi suunniteltuja virtausmittauksia, virtauksiin vaikuttavien betonielementtitunneleiden ja penkereiden ominaisuuksia eikä menetelmiä, joilla muutoksia virtauksissa tullaan arvioimaan. Arviointiselostuksessa on esitettävä riittävästi tietoa vedenalaisten betonielementtitunneleiden rakenteesta. Erityisesti elementtien vaikutus veden syvyyteen on tärkeä tieto. Myös penkereiden mahdollinen vaikutus on huomioitava arvioinnissa.

Virtausolojen nykytilanne on tarpeen selvittää ja vaikutukset virtauksiin, vedenvaihtoon ja vedenlaatuun on selvitettävä mallintamalla tai muulla tavoin niin tarkasti, että arviointiselostuksessa voidaan luotettavasti arvioida vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuus ja vertailla vaihtoehtojen vesistövaikutuksia. Lisäksi tulee arvioida, miten rakentamisesta aiheutuvat virtausolosuhteiden muutokset vaikuttavat Vanhankaupunginlahden ja sen pohjoisosassa sijaitsevan Natura 2000-alueen virtausolosuhteisiin ja tilaan.

Merialueen nykytilaa ja tilan kehittymistä pitää kuvata selostuksessa laajemmin käyttäen hyväksi myös tarkkailussa saatua laajaa biologista aineistoa.

Vaikutukset maaperään ja sedimentteihin

Maaperään ja sedimentteihin kohdistuvien vaikutusten arviointi on kuvattu arviointiohjelmassa riittävällä tarkkuudella. Arvioinnissa myös tulee arvioida sedimenttien leviämistä Vanhankaupunginlahdelle.

Taloudelliset vaikutukset

Arviointiohjelmassa on esitetty taulukossa 1 vaihtoehtojen teknisiä ominaisuuksia ja hyöty/kustannussuhteita. Taulukko sellaisenaan ei täysin avaa eri vaihtoehtojen ominaisuuksia, koska tavoitteena on ilmeisesti kuvata liikkumista Laajasalosta tiettyyn paikkaan keskustassa (metrovaihtoehdoissa Kamppi). Arviointiselostuksessa tulee esittää taulukko ja kartta, joissa kuvataan vaihtoehtojen esimerkkimatkat yhteneväsillä

matkaetäisyyksillä, esim. Laajasalon metrovaihtoehtojen itäisimmän aseman ja Kampin välillä.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikaisten vaikutusten huomioiminen on kuvattu arviointiohjelmassa riittävällä tarkkuudella.

Riskien vertailu

Riskien huomioiminen on kuvattu arviointiohjelmassa riittävällä tarkkuudella. Sää- ja jääolosuhteiden huomioimiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Vaihtoehtojen vertailu

Vertailu on kuvattu arviointiohjelmassa riittävällä tarkkuudella.

Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden ja toimintojen kanssa

Hanke liittyy Helsingin seudun liikennejärjestelmään (HLJ 2011), josta on mainittu jo kohdassa *Vaikutukset liikenteeseen*. Arvioinnissa on hyvä käyttää hyväksi ja peilata vaihtoehtoja ja HLJ 2011-työtä ja sen yhteydessä laadittua vaikutusten arviointia (SOVA). Vaihtoehtojen liittymistä liikennejärjestelmän kokonaisuuteen tulee avata arviointiselostuksessa.

Osallistuminen ja raportointi

Arviointiohjelman laadinnan yhteydessä järjestettiin huhtikuussa kolme ryhmähaastattelutilaisuutta asukasyhdistysten, veneilijöiden, melojien, ympäristöjärjestöjen sekä polkupyöräilijöiden edustajille.

Arviointiohjelman nähtävillä olon aikana on järjestetty 28.9.2010 esittelytilaisuus Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa, jossa paikalla olivat hankkeesta vastaavan, konsultin ja yhteysviranomaisen edustajien lisäksi n. 25 henkilöä.

Arviointiin liittyvät aineistot ovat olleet nähtävillä myös internetissä. Hankkeen osallistumisjärjestelyt on hoidettu asianmukaisesti. Arviointiohjelma on johdonmukainen. Hanke on ollut runsaasti esillä mediassa.

Arviointiohjelmassa on listattu käytetyt lähteet. Arviointiselostukseen on hyvä lisätä myös lista arvioinnin aikana käytössä olleesta lähtöaineistosta. Tarvittavien lupien ja päätösten osalta on esitetty virheellinen käsite "vesioikeuden lupa". Kyseessä on vesilain mukainen lupa, jonka myöntää Etelä-Suomen aluehallintovirasto.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Lähetämme yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteen esittäjille. Lausunto on nähtävillä internetsivuilla osoitteessa: www.ely-keskus.fi > ELY-keskukset > Uudenmaan ELY > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA.

Lähetämme kopiot arviointiohjelmasta saamistamme lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Lausunnon valmistelemiseen ovat osallistuneet ylitarkastajat Hannu Airola, Brita Dahlqvist-Solin, Leena Eerola, Antti Mäntykoski ja Heidi Åker-

la, ympäristöinsinööri Mauri Karonen, kehittämispäällikkö Vilho Takamäki, erikoistutkija Pasi Lempinen, sivistystoimentarkastaja Ullrike Hjelt-Hansson, kalastusbiologi Mikko Koivuranta sekä liikennejärjestelmäasiantuntija Pekka Räty. Asiaa Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueella hoitaa ylitarkastaja Tuomas Autere, p. 040 503 6172.

Johtaja

Marketta Virta

Ylitarkastaja

Tuomas Autere

LIITTEET

Maksun määräytyminen ja muutoksenhaku

JAKELU

Suomen ympäristökeskus (lausunto + 2 kpl arviointiohjelmaa)
Lausunnon antajat
Muistuttajat